

GABRIELE SILINGARDI*(c.s.)*

Credo sia veramente doveroso un ringraziamento all'amico Alfredo Antonini, che ha illustrato una materia tanto importante nella pratica quotidiana, quanto priva di adeguato supporto dottrinale, anche perché trattasi di un fenomeno recente. Il Relatore ha fornito un quadro preciso, documentato, chiaro; le grandi coordinate ci sono state delineate con l'individuazione di tutta una serie di problemi che costituiscono pane quotidiano per gli operatori del diritto. Non mi sembra pertanto azzardato considerare la sua Relazione una sorta di "Ferrarini" delle assicurazioni stradali. È quindi un ringraziamento sincero e sentito quello che devo fare.

Prima di passare al dibattito ricordo solo un episodio. Quando prima si parlava della limitazione spaziale, mi veniva in mente un'esperienza professionale sorta da una causa dinanzi al Tribunale di Bassano del Grappa, tuttora in appello; l'oggetto del contenzioso era l'interpretazione delle parole "da" e "per", con cui si indicava l'estensione della copertura assicurativa, appunto a certi Stati "da e per"; in particolare si discuteva sul "per" nel senso se questo era da intendersi come il luogo finale o nel senso invece di "attraverso". Come vedete, in materia assicurativa ogni parola è fonte di contenzioso.

CARLO PILLININI

(c.s.)

Ringrazio il professor Antonini per aver dato un quadro molto chiaro della situazione, di indubbio interesse anche per gli operatori.

Volevo solamente dire qualcosa a proposito delle nuove polizze. Già due anni fa, quando discutevamo qui a Marispica delle polizze del trasporto multimodale¹, ebbi modo di accennare alle nuove coperture ANIA, pronte per l'introduzione sul mercato. Allora si pensava fosse una questione di pochi mesi ed invece stiamo ancora parlando di vecchie e nuove polizze. Le Commissioni tecniche dell'ANIA avevano già a suo tempo completato il lavoro ma non è stato dato il via ufficiale per la diffusione sul mercato. Oltre a ciò bisognerà attendere prima che questa diffusione sia particolarmente capillare, in quanto vi è un fenomeno diffuso di pigrizia del mercato assicurativo per cui i clienti tenderanno ad adottare sempre le vecchie polizze, perché ben conosciute.

Tra i nuovi clausolari assume particolare rilevanza la polizza di responsabilità civile vettoriale. Essa potrà attirare l'attenzione anche degli studiosi del diritto dei trasporti, intervenendo successivamente all'introduzione delle nuove norme sulla responsabilità del vettore di cui alla legge 162/93. In particolare, segnalo un articolo della nuova polizza che prevede l'obbligatorietà, ai fini della copertura assicurativa, dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori. Non entro ulteriormente nel merito delle numerose questioni interpretative che potranno sorgere in relazione a tale obbligo, espressamente previsto in polizza quale condizione di assicurabilità delle merci.

Un ultimo punto a cui volevo accennare riguarda l'ipotesi dell'abbandono. Si è posta spesso, nella pratica, tale questione, perché non è raro che le merci dopo il furto vengano ritrovate. Ci si chiede allora di chi sia la proprietà delle merci a seguito del ritrovamento. L'assicurato infatti non è solitamente interessato alla restituzione di merci da ricollocare sul mercato ed ovviamente preferisce insistere per ottenere l'indennizzo pieno o comunque non rinunciare agli importi già eventualmente ottenuti.

¹ V. vol. II, parte I, p. 335 e ss.

Nel trasporto terrestre manca l'istituto dell'abbandono agli assicuratori. Per tale motivo si sostiene, a mio avviso non a torto, che la proprietà delle merci permanga sempre, anche a seguito dell'indennizzo, in capo all'assicurato.

Sul punto è intervenuto, con una sentenza ormai datata, il Tribunale di Torino che ha appunto escluso che la proprietà della merce, in assenza di previsioni analoghe a quelle del codice della navigazione, possa passare all'assicuratore.

Chiedo ai Relatori se condividono tale indirizzo interpretativo.

ENZO FOGLIANI

(c.s.)

Io volevo solo riallacciarmi alle giustissime perplessità espresse dal professor Antonini sull'incauta affermazione del dottor Ribacchi sulla solidarietà attiva nelle polizze marittime. Al riguardo, vorrei fare alcune precisazioni, anche di fatto, per chiarire meglio i termini del problema e suggerirne eventualmente soluzioni accettabili.

Io penso che il dottor Ribacchi volesse riferirsi non tanto e non soltanto a polizze con un vincolo a favore del finanziatore, ma anche a quelle polizze in cui la nave viene utilizzata da un altro soggetto (diverso dal contraente) che viene indicato come coassicurato. Sicuramente il dottor Ribacchi stava pensando alla polizza della nave semisommergibile *Micoperi 7000*, di cui ha tanto parlato.

Sotto tale profilo, la genesi e la struttura di tale polizza sono assai interessanti, e vale la pena accennarne brevemente. Essa era stata in origine stipulata dal proprietario della nave; dopodiché, siccome la piattaforma era stata data in uso ad altra società del medesimo gruppo, era stata aggiunta alla polizza una clausola in cui la società utilizzatrice veniva indicata come coassicurata. Quindi, a prescindere dalla questione su chi dovesse pagare i premi (risolta agevolmente nel senso della spettanza dell'obbligazione al proprietario contraente), era sorto il problema di stabilire a chi fra i due assicurati andassero risarciti questi danni; problema che probabilmente ha indotto il dottor Ribacchi alla non felice

affermazione dell'esistenza di una solidarietà attiva nell'ipotesi di coassicurazione come quella descritta.

Secondo me peraltro il problema si può risolvere abbastanza agevolmente sulla base del principio indennitario. Esistendo un contratto fra utilizzatore e proprietario della nave sulla cui base le parti si ripartiscono le spese in relazione all'usura, ai danni e via dicendo, l'assicuratore dovrà pagare l'indennizzo al soggetto che effettivamente (e legittimamente sulla base delle pattuizioni del contratto di utilizzazione della nave) ha riparato i danni coperti dalla polizza.

Con ciò volevo solo precisare i termini del problema e lasciarli anche come spunto per un eventuale approfondimento di un profilo che mi sembra non sia stato mai particolarmente studiato né dalla giurisprudenza né dalla dottrina.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Un problema che sorge spesso nella prassi a proposito dell'azione di surroga è collegato al fatto che molto spesso le polizze sono accompagnate da una franchigia. Il vettore, soprattutto quando ha un rapporto consolidato con un buon cliente, si mette d'accordo con questo, oppure "subisce" l'accordo nel senso di obbligarsi a corrispondere l'indennità risarcitoria in misura pari alla franchigia, direttamente all'assicurato-danneggiato. Se il danno è 100, l'assicuratore paga 80 in forza di un "polizza per conto" perché c'è una franchigia 20 (spesso per il furto) e il vettore risarcisce quest'ultimo importo all'assicurato in forza del citato accordo. Quando l'assicuratore esercita la rivalsa (l'azione di surroga) nei confronti del vettore, quest'ultimo eccepisce di avere già pagato 20 e di nulla più dover corrispondere perché 20 era già il limite risarcitorio *ex l. 162/93*, ad esempio.

Io vorrei chiedere in situazioni come queste, abbastanza frequenti (quando cioè c'è un rapporto consolidato tra vettore e mittente, il quale ultimo a sua volta è assicurato che vuole ricaricare sul

vettore la franchigia), se c'è una sorta di privilegio dell'assicuratore nella rivalsa, oppure se il vettore paga bene quando paga l'assicurato. Ed inoltre, soprattutto nei rapporti assicurato-assicuratore, potrebbe l'assicuratore chiedere all'assicurato il risarcimento dei danni perché gli ha pregiudicato l'azione di rivalsa?

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Il quesito posto dal professor Silingardi (che, fra l'altro, è il soggetto più adatto a rispondere, stante la sua riconosciuta competenza di vertice nella materia) è piuttosto complesso e mi riservo di trattarlo per ultimo. Fortunatamente i primi due interventi sono consistiti in attente riflessioni, che hanno apportato un arricchimento alla esposizione della materia, sicché non richiedono una risposta, ma rendono sufficienti alcune considerazioni marginali.

Inizio dall'intervento del dottor Pillinini.

Prendo favorevolmente atto della circostanza che, nella nuova polizza di assicurazione della responsabilità del vettore stradale, *l'iscrizione del vettore nell'albo degli autotrasportatori* integra una condizione di assicurabilità. Ciò vuol dire che, in difetto di iscrizione, non vi è copertura.

Tale previsione consentirà all'assicuratore di rifiutare la corresponsione dell'indennizzo al vettore assicurato, se egli non risulterà iscritto nell'albo. Ciò sarà possibile, ovviamente, per il fatto che l'assicurazione in esame è un'assicurazione facoltativa. Infatti, se la stessa fosse obbligatoria e se, ulteriormente, fosse assistita dall'assegnazione al terzo danneggiato dell'azione diretta contro l'assicuratore (come accade, esemplificativamente, nell'assicurazione della R.C. impegnata nella circolazione stradale e nella navigazione da diporto), l'assicuratore non potrebbe opporre al terzo questa eccezione e potrebbe soltanto, una volta indennizzato quest'ultimo, agire in rivalsa contro il vettore per recuperare l'indennizzo.

Il secondo problema, sollevato dal dottor Pillinini, attiene all'*abbandono*.

La sentenza del Tribunale di Torino, da lui citata, è sicuramente corretta, perché l'abbandono, come istituto tipico del diritto marittimo, è sicuramente estraneo al trasporto terrestre. Ricordo che, quando noi "navigazionisti" affrontiamo gli aspetti generali del diritto della navigazione e la peculiare fisionomia dello stesso, citiamo sempre l'avaria comune e l'abbandono, oltre all'assistenza e al salvataggio, come istituti tipici del diritto marittimo; soggiungiamo che l'abbandono, a differenza dell'avaria comune, è stato esteso, con non poche perplessità (avvertite anche nella pratica), al settore aereo, ma non è mai divenuto un istituto di diritto comune. Pertanto resta esclusa dal diritto comune - e, quindi, dall'assicurazione del trasporto stradale - la liquidazione per abbandono. Ciò significa, all'effetto pratico, che l'assicuratore indennizza il danno e che il "relitto" (del cui valore si dovrebbe tenere conto nella determinazione dell'indennizzo) resta di proprietà dell'assicurato. Si potrebbe giungere a conclusioni differenti solo se le polizze assicurative prevedessero l'abbandono anche nel trasporto stradale: il che, nel concreto, non accade.

In definitiva, la liquidazione per abbandono è esclusa nei trasporti stradali, mancando una previsione di polizza, ed è ammessa in quelli marittimi ed aerei, salvo che la polizza la escluda.

Vengo, ora, alle riflessioni dell'avvocato Fogliani sulla *coassicurazione*.

Il fatto che nella polizza della *Micoperi*, da lui citata, risultasse sussistente una pluralità di soggetti espressamente indicati come "coassicurati", impone di impostare correttamente i problemi che ne discendono.

Come noto, la qualifica di assicurato si consegue a prescindere dalle indicazioni contenute nella polizza assicurativa, poiché l'elemento rilevante a tal fine è la titolarità dell'interesse coperto da assicurazione. Sicché, indipendentemente dal fatto che, nella polizza in questione, figurassero quali coassicurate due società (la proprietaria e l'utilizzatrice del bene), al momento del verificarsi di un danno e della conseguente esigenza di corrispondere l'indennizzo occorre valutare chi sia titolare dell'interesse materialmente colpito, perché è

questi, e non altri, il titolare del diritto alla prestazione assicurativa. In questi termini, sono fondate le osservazioni dell'avvocato Fogliani circa l'esigenza di individuare il titolare dell'interesse, ad esempio sulla base delle spese di impianto sostenute sul bene.

Del tutto differente è il problema del carattere solidale o parziario dell'obbligazione assunta dall'assicuratore nei riguardi dei coassicurati. Se questi ultimi sono contitolari dell'interesse (perché, ad esempio, comproprietari del bene), gli stessi sono creditori dell'indennizzo ciascuno per la sua parte (pari, nell'esempio, alla quota di proprietà). Ciò è conforme ai principî vigenti in materia assicurativa, per cui la titolarità del diritto all'indennizzo segue la titolarità dell'interesse assicurato. Ciò è conforme pure ai principî generali, per cui la solidarietà fra concreditori (a differenza di quella fra condebitori) non si presume mai e deve risultare dal contratto. Sicché, non è corretto parlare di solidarietà creditoria fra coassicurati (come, viceversa, è stato fatto nella Relazione del dottor Ribacchi), in quanto il credito di costoro nei confronti dell'assicuratore ha, secondo i principî, carattere parziario.

A differenti conclusioni può pervenirsi nel caso in cui sussista una *clausola di vincolo*. Il vincolatario è titolare del diritto all'indennizzo a prescindere dalla titolarità del rischio, proprio in forza della clausola suddetta, della cui rilevanza giuridica si è in questo Incontro occupato il dottor Pillinini nella sua Relazione. La clausola di vincolo può realizzare una scissione fra titolarità dell'interesse assicurato e titolarità del diritto all'indennizzo al verificarsi del danno.

Mi pare interessante riferire di un caso che mi è stato sottoposto agli inizi della mia attività. Riguardava una nave acquistata in leasing ad opera di un soggetto che aveva pagato il corrispettivo quasi per intero. Affondata la nave, si era profilato il problema della spettanza del diritto all'indennizzo alla società di leasing, oppure all'armatore (concessionario in leasing). Orbene, secondo i canoni tradizionali, l'intero indennizzo avrebbe dovuto essere corrisposto alla società di leasing, in quanto proprietaria del bene assicurato; tuttavia, la logica imponeva di tenere conto che, per l'aspetto eco-

nomico (e, quindi, nella sostanza del rapporto), la nave apparteneva già al 90% all'armatore concessionario. Ciò consentiva di affermare che l'interesse, stante alla base dell'individuazione del titolare del diritto all'indennizzo, avrebbe dovuto essere individuato in relazione alla parte (o alla misura) in cui il contratto di leasing aveva già ricevuto esecuzione ad opera dell'armatore-debitore. Poi, di fatto, il problema è stato risolto diversamente (e transattivamente), poiché è risultato che la società di leasing, secondo prassi oggi costante, poteva vantare una clausola di vincolo in proprio favore, dalla quale derivava per l'assicuratore l'obbligo di pagare l'indennizzo soltanto ad essa, non in quanto titolare dell'interesse assicurato, ma in quanto vincolataria.

Giungo, infine, al problema affacciato dal professor Silingardi, relativo alla *rivalsa nelle ipotesi di indennizzo parziale del danno in presenza di una franchigia*.

Si suppone la sussistenza di una polizza di assicurazione delle merci per conto di chi spetta, stipulata dal vettore, contenente una franchigia del 20%. Si suppone poi che, verificatosi un danno di 100, l'assicuratore paghi 80 (in forza del contratto di assicurazione) e il vettore responsabile paghi i residui 20 (in forza del contratto di trasporto). L'assicuratore può esercitare la rivalsa contro il vettore (ovviamente nei casi in cui le condizioni generali di polizza gliela accordano, perché in linea di principio la rivalsa non può essere esperita contro il vettore controparte contrattuale) limitatamente all'importo pagato (80). Egli si sentirà opporre il limite risarcitorio, che verosimilmente è già stato assorbito, almeno in ampia parte, dal precedente esborso (di 20) effettuato dal vettore direttamente nei confronti del danneggiato. A mio avviso il vettore, avendo pagato in adempimento di un proprio obbligo (contrattuale), può efficacemente opporre il pagamento già effettuato, sì da avvalersi del beneficio del limite risarcitorio. Non può, d'altra parte, l'assicuratore sostenere che l'assicurato (ossia il danneggiato), chiedendo al vettore l'importo pari alla franchigia ed ottenendolo, gli ha pregiudicato l'azione di rivalsa, proprio per la ragione che l'assicurato ha esercitato un proprio diritto. Verosimilmente, deve poi operare il princi-

pio della *ripartizione della somma limite* fra i titolari del diritto al risarcimento del danno, nascente dal contratto di trasporto: sicché l'assicuratore può rivolgersi, in regresso, al proprio assicurato, chiedendogli quanto ha conseguito in eccedenza rispetto alla percentuale che gli spettava.

Un problema parallelo, attinente alla *legittimazione*, è quello che si pone nelle polizze stipulate per conto proprio dall'interessato al carico. Sussistendo una franchigia, l'assicuratore, dopo avere pagato l'indennizzo, si surroga nei diritti verso il vettore nei limiti della somma pagata, mentre per l'importo pari alla franchigia il diritto al risarcimento resta in capo al danneggiato. Entrambi, quindi, possono agire contro il vettore, nei limiti del rispettivo diritto. Se agisce uno solo (l'assicuratore), per la sua sola parte del diritto, il vettore deve pagare a chi ha agito l'intera somma limite, e non la sola percentuale della stessa pari alla quota per cui l'assicuratore si è surrogato. Spetterà poi all'altro titolare (il danneggiato) rivolgersi all'assicuratore per richiedere, in regresso, la quota della somma limite che sarebbe stata di sua spettanza, secondo i criteri prima illustrati.